Int. Cl.:

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

(51)



Deutsche Kl.: 19 a - 23/06

(1) (1) (2) (2) (3)	Offenlegu	ngsse	Chrift Aktenzeichen: Anmeldetag: Offenlegungstag:	P 15 34 038.2 (G 45916) 3. Februar 1966	·
	Ausstellungspriorität:				
30 32 33 31	Unionspriorität Datum: Land: Aktenzeichen:		•		
<u> </u>	Bezeichnung:	Auflegewei	che für Förderwag	gen	
60 62 77	Zusatz zu: Ausscheidung aus: Anmelder: Vertreter:	 Grebe, Kon	rad, 5600 Wuppe	rtal	, E
®	Als Erfinder benannt:	Erfinder ist	der Anmelder		

E 01 b

Benachrichtigung gemäß Art. 7 § 1 Abs. 2 Nr. 1 d. Ges. v. 4, 9, 1967 (BGBl. I S. 960): 14. 3, 1968

DOOR COT TI

Konrad Grebe

Muppertal-Elberfeld, den 1.2.1900 Untergrunewalder Straße 3

1534038

Konrad ürebe, Muppertal-Elberfeld, Auf dem Mützenberm 1 "Auflegeweiche für Förderwagen"

Es sind sogenannte Eletterweichen bekannt, die auf einer Platte angeordnete Fanrspuren für die Förderwagen aufweisen, an deren Enden an die Gleise anklemmbare Schuhe angeordnet sind, über die die Förderwagen wahlweise vom Hauptgleis über die Fahrspuren der Auflegeweiche auf ein Nachbargleis geleitet werden. Solche Kletterweichen können gegebenenfalls auch von Lokomotiven befahren werden. Sollen die Förderwagen jedoch betriebsmäßig wanlweise auch auf dem Hauptgleis weiterfahren können, so mußte für diesen Zweck entweder die Kletterweiche von beiden Gleisen abgehoben werden oder sie mußte ihrerseits verstellbare Weichenzungen aufweisen, und neben der auf das Nachoargleis leitenden Fahrspur auch mit einer dem Hauptgleis folgenden Fahrspur verzehen sein. In letzterem Falle ist es unmöglich, die Fahrspuren der Kletterweiche auf ganzer Länge mit Zwangsführungen zu versehen, weil dies die Verstellung der Weichenzungen unmöglich machen würde. Außerdem muß in diesem Falle die Fahrspur von Schienen normaler oder annähernd normaler Höhe gebildet werden, so daß die Fahrspur der Kletterweiche sich ziemlich hoen über der Fahrspur der Gleise befindet. Infolgedessen kann eine solche Kletterweiche nur sehr langsam und vorsichtig durchfahren werden.

Ferner setzt schon das Auflegen einer solchen Kletterweiche, die mit mindestens drei Gleisanschlüssen versehen ist, eine große Genauigkeit der Gleisverlegung voraus, da sonst die Platte nicht gleichmäßig auf den Gleisen aufliegt. Auch das Abheben einer solchen Kletterweiche von den Gleisen erfordert wegen ihres hohen Gewichtes einen erheblichen Zeitaufwand und Arbeitsaufwand.

- 2 -

BAD ONIGINAL

Die Erfindung sucht eine Auflegeweiche zu schaffen, die rasch und ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen durchfahren und auf zwei Gleisen auch dann jederzeit ohne Schwierigkeit aufgelegt werden lann, wenn mindestens das eine dieser Gleise nur behelfsmäßig verlegt ist. Ferner soll die Auflegeweiche entlang diesen Gleisen leicht verschoben und von dem Hauptgleis rasch gelöst werden können, um derart die direkte burchfahrt der Förderwagen auf dem Hauptgleis zu ermöglichen. Solche Auflegeweichen werden z.B. vor einer mit einer Verschiebebühne ausgerüsteten wandernden Ladestelle benötigt, um neben dem Hauptgleis ein gegebenenfalls nur behelfsmäßig verlegtes Abstellgleis für die Leerwagen anordnen und die Leerwagen über die Auflegeweiche auf dieses Gleis schieben zu können, von wo sie gegebenenfalls durch einen Vorzieher auf die Verschiebebühne verfahren werden.

Auch die erfindungsgemaße Auflegeweiche Jeist auf einer Platte angeordnete Fanrsguren für die Förderwagen auf, an deren Enden an die Gleise anklemmbare Schuhe angeordnet sind, woor die die Förderwagen wanlucise vom hauptgleis über die wahrspuren der Aufle geweiche auf ein Machpar deis gleitet werden. Die ist dadurch gekennzeichnet, das die Platte eine auf ganzer Bange mit Zwangsführungen versenene, von Hauptgleis zum Hachbargleis führende Fahrspur aufweist und aus drei zegeneinander abwingelbaren Teilen bestent, wobei der mit den am Machoargleis anzuklemmenden Schuher versehene Teil 1 mit dem gegen ihn in der Horizontalebene verschwenkbaren Teil 2 durch ein den Littelpunkt einer kreisbogenförmigen Vorwölbung, mit der Veine Teil in eine kreisbogenförmige Augnenmung des anderen feiles eingreift, bildendes Zapfengelenk verbunden ist, vährend das andere Ende des Teiles 2 eine in Möhe seiner Fahrspur angeordnete Achse aufweist, um die der mit den an das Hauptgleis anzuklemmenden Schuhen versehenen Teil 3 in der Vertikalebene verschwenkbar ist.

Fian hat zwar schon Kletterweichen gebaut, bei denen ein Teil dem anderen gegenüber hochgeklappt werden kann. Eine genügende Unabhängigkeit von der genauen Verlegung der beiden Gleistränge wird aber erst dadurch erreicht, daß die Platte zwei Gelenkstellen aufweist, deren eine eine gegenseitige horizontale.

Verschwenkung und deren andere eine gegenseitige vertikale

Verschwenkung der Teile gegeneinander gestattet. Das Morizontalgelenk erlaubt dabei auch einen Ausgleich geringer Unterschiede
im Abstand des Nachbargleises vom Hauptgleis, wobei natürlich
die den Fahrspuren der aufeinanderfolgenden Teile zugeordneten

Zwangsführungen an der Gelenkstelle geringfügige trompetenartige
Ausweitungen aufweisen müssen, um auch in diesem Falle die Räder
der Förderwagen zuverlässig vom einen Teil auf den anderen überzuleiten.

Die 4 wesentliche Bedeutung des Horizontalzelenks liegt aber darin, daß es ermöglicht, die Auflegeweiche nach Trennung des Teiles 3 vom Hauptgleis in ihrer ganzen Länge in den Bereich des Nachbargleises zu verschwenken, an den ihr Teil 1 angeklemmt bleibt, während der Teil 2 mit dem angehobenen Teil 3 um das Horizontalgelenk verdreht wird. Nach dieser Verschwenkung von Teil 2 und 3 kann das Hauptgleis wieder in beidenkichtungen von den Förderwagen befahren werden. Das Nachbargleis konnte auch bisher, solange die Weiche den Verkehr im Hauptgleis freigibt, ohnehin nur Jenseits der Weiche und niemals auf ganzer Länge durchfahren werden, es sei denn, die Kletterweiche wäre als eine Doppelweiche ausgebildet oder sie wäre völlig von beiden Gleisträngen abgehoben worden.

Da es genügt, wenn die Lokomotive das Hauptgleis befährt hinter der Auflegeweiche können die Förderwagen (vorzugsweise
Leerwagen) auf dem Nachbargleis durch einen Haspel, eine Kettenbahn od.dgl., gegebenenfalls aber auch vom Hauptgleis aus über
eine Kuppelstange od.dgl. von der Lokomotive (vorzugsweise bis
zur Verschiebebühne) weiterbewegt werden - ist es nicht nötig,
daß die Auflegeweiche von der Lokomotive befahrbar ist. Dies
wiederum gestattet, auf eine Fahrspur für den Geradeaus-Verkehr
entlang dem Hauptgleis auf der Auslegeweiche zu verzichten.
Die Verstellung der Weiche vollzieht sich vielmehr durch das

BAD OFIGINAL

Verschwenken ihrer Teile 2 und 3 gegen den Teil 1. Somit ist es möglich, erstens die Fahrspuren der Weiche sehr niedrig zu halten und zweitens auf ganzer Länge dieser Fahrspuren vorzussehen. Diese beiden Voraussetzungen bilden eine außerordentliche Erleichterung für das Berfahren der Auflegeweiche, die nunmehr auch von geschobenen Förderwagenzügen schnell und sicher durchfahren werden kann, was bisher nicht möglich war.

Die Zeichnungen zeigen ein Ausführungsbeispiel der Erfindung, und zwar zeigt

- Fig. 1 die Weiche in Draufsicht
- Fig. 2 die Gelenkstelle zwischen Teil 2 und 3 im Längsschnitt gemäß Linie II II der Fig. 1
- Fig. 3 die Gelenkstelle zwischen Teil 1 und Teil 2 im Längsschnitt gemäß der Linien III - III der Fig. 1.

Die Auflegeweiche besteht aus dem Teil 1 mit dem an das Nachbargleis 7 angeklemmten Schuhen 11. dem dagegen um das Horizontalgelenk 4 verschwenkbaren Teil 2 mit der Fahrspur 12 und dem gegen Teil 2 um das Vertikalgelenk 5 verschwenkbaren Teil 3 mit dem an das Hauptgleis 6 anklemmbaren Schuhen 13. Die Fahrspur 12 der Auflegeweiche wird über die Schuhe 13 und 11 in die Schienenführungen 6, 7 von Hauptgleis und Nachbargleis übergeleitet. Sie braucht nur so weit oberhalb der Schienenköpfe der Gleise zu verlaufen, wie es die Dicke der Platte 1, 2, 3 und die Höne der durch die Fahrspur geführten Spurkränze erfordert. Auf der Gegenseite werden die Räder durch die Zwangsführungen 21. 22, 23 am Herausspringen aus der Spur gehindert, so daß sie. über die ganze Länge der Auflegeweiche und an den übergangsstellen von den Schienen auf die Weiche völlig sicher geführt sind. Gleichzeitig wird die Stabilität der Auflegeweiche durch die Zwangsführungen erhöht.

D.D CAICHAL.

Die sich überlappenden Teile 22, 23 der Zwangsführungen sind gemäß dem dargestellten Ausführungsbeispiel zugleich als die Gelenklaschen ausgebildet, die die gegenseitige Abwinkelung der Teile 2 und 3 um in ihre Bohrungen 5 einzuführende Bolzen ermöglichen. Die Unterbrechungen der Fahrspur an den Gelenkstellen sind nur zur Verdeutlichung der Zeichnungen ziemlich breit dargestellt. Sie können in Wirklichkeit sehr schmal gehalten werden.

Die Gelenkstelle 5 muß nicht am Ende der das Ansteigen der Förderwagen bis zur Höhe der Fahrspur 12 ermöglichenden Schuhe 15 liegen, sondern sie kann auch Jenseits dieses Punktes an einer beliebigen Stelle angeordnet sein. Das Horizontalgelenk 4 dagegen wird zweckmäßig mindestens noch zwischen den Schienen des Gleisstranges 7 angeordnet. Es verbindet gemäß dem gezeigten Ausführungsbeispiel den Teil 2 der Platte mit der seiner kreisbogenförmigen Vorwölbung untergreifenden Zunge 8, die an dem Teil 1 der Platte befestigt und mit diesem an dem Gleisstrang 7 angeklemmt ist.

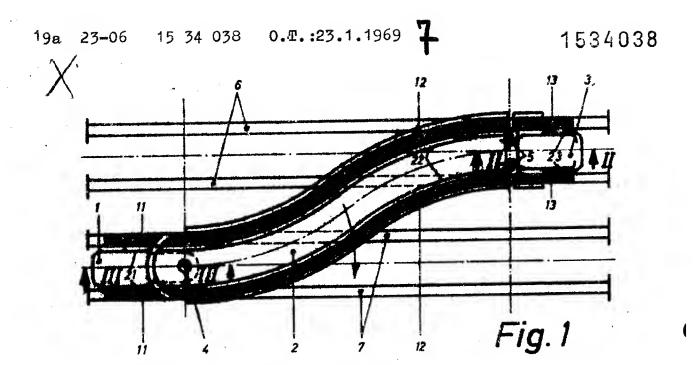
Die den Teil 1 mit dem Gleisstrang 7 verbindenden nicht dargestellten Klemmen werden nur gelöst, wenn die Auflegeweiche
nach vorwärts oder rückwärts geschoben wird. Die den Teil 5
mit dem Gleisstrang 6 verbindenden Klemmen werden jedesmal
gelöst, wenn die Auflegeweiche verschwenkt werden soll, um
den direkten Verkehr im Gleisstrang 6 des Hauptgleises freizugeben.

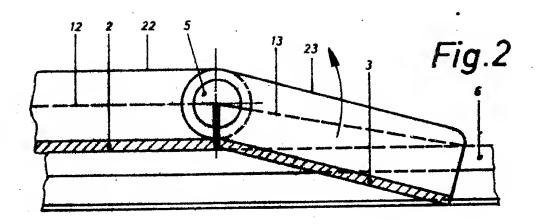
BAD DRISINAL

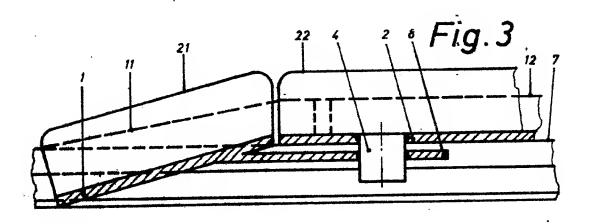
Patentanspruch

Auflegeweiche für Förderwagen, die auf einer Platte angeordnete Fahrspuren für die Förderwagen aufweist, an deren Enden an die Gloise anklemmbare Schuhe angeordnet sind, über die die Förderwagen wahlweise vom Hauptgleis über die Fahrspuren der Auflegeweiche auf ein Hachbargleis geleitet werden, dadurch _skennzeichnet, das die Platte (1, 2, 3) eine auf ganzer Tange mit Zwangsführungen (21, 22, 23) versehene, vom Hauptgleis (6) zum Hachbargleis (7) führende Fahrspur (11, 12, 13) aufweist und aus drei gegeneinander abwinkelbaren Tailen besteht, wobei der mit den am Hachbargleis (?) anzuklemmenden Schuhen (11) versehene Teil 1 mit dem gegen ihn in der Horizontalebene verschwenkbaren Teil 2 durch ein den Hittelpunkt einer kreisbogenförmigen Vorwölbung, mit vder ein Teil in eine kreisbogenförmige Ausnehmung des anderen Teilos eingreift, bildendes Zapfengelenk (4) verbunden ist, wahrend das andere Ende des Teiles 2 eine in Höhe seiner Fuhrspur (12) angeordnete Achse (5) aufweist, um die der mit den an das Haupteleis (6) anzuklemmenden Schuken (13) verschenen Teil 3 in der Vertikalebene verschwenkbar ist.

BAD CRITINAL







909804/0999

645916 E/19a